

# REFERAT Teknik- og Miljøudvalget d. 02-12-2021

**Mødedato** Torsdag d. 02. december 2021 kl. 15:30

**Mødested** Mødelokale 215

## Indholdsfortegnelse

Godkendelse af dagsorden.....	3
Meddelelser.....	4
Intern flytning af jordhøje på koncertareal.....	6
Ansøgning om tilladelse til skilte på den private fællesvej Brenderupvej.....	7
Kirstinehøj III - Etablering af ny vej.....	9
Cafe Kystens Perle henvisningsskilt.....	12
Tømmefrekvenser for de nye affaldsordninger i 2022.....	14
Orientering om miljøtilsyn 2021 og miljøtilsynsplan for 2022 - 2025.....	17
Lukket: Forebyggelse og bekæmpelse af rotter.....	19
Rottehandlingsplan 2022-2024.....	20
Revidering af grundlaget for administration af parkeringszoner.....	22
Eventuelt.....	25
Underskriftsark.....	26

## **Punkt 1: Godkendelse af dagsorden**

00.22.04-P35-21-426986

### **Resume**

Dennis Clausen deltog fra pkt. 11.

### **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at dagsordenen godkendes.

### **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.

## Punkt 2: Meddelelser

00.22.04-P35-21-426986

### Resume

A)

Som en del af den politiske aftale om "Infrastrukturplan 2035" skal der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af en ny havnetunnel (Østlig Ringvej) anlagt som sænketunnel langs

Amagers Østkyst. Man kan finde information om status på arbejdet på hjemmesiden; Københavns Havnetunnel skal lede trafikken uden om Københavns centrum.

Havnetunnelen vil binde det nordlige og sydlige vejnet sammen og lede trafik uden om det indre København. Tårnby Kommune er opmærksomme på de videre skridt i arbejdet og

betydningen for Tårnby.

B)

CPH har søgt om etablering af et afværgeanlæg til rensning af oppumpet forurenede terrænnært grundvand under og omkring kælderen ved Brandstation Vest i Københavns Lufthavn, Kastrup. Der er konstateret en forurening med PFOS på stedet. Det forelægges en miljøscreening for projektet for Bygge- og Ejendomsudvalget i december 2021.

C)

Procesplan/procedure for behandling af ansøgninger om opklassificering af Nøragersmindevej. Se bilag.

D)

På supercykelstiernes styregruppemøde den 18. november blev der orienteret om en strategisk cykelplan for Greater Copenhagen med undertitlen 'Fra førende cykelmetropol til verdens bedste'. Rapporten er taget til efterretning i Greater Copenhagen bestyrelse den 24. september 2021.

Allerede i dag står Greater Copenhagen i en unik position som én af verdens førende cykelmetropolregioner. Tre af regionens byer, København, Malmø og Lund ligger i toppen af ranglister over verdens bedste cykelbyer, og hver 5. tur i Greater Copenhagen sker på cykel.

Planens primære indhold er beskrivelse af 9 indsatsområder bl.a. Cykelparkering ved kollektive trafikknudepunkter.

Planen har indarbejdet de fælleseuropæiske planer for cykelområdet TEN-T og EuroVelo. I planen er CPH udpeget som cykelknudepunkt. På baggrund af dette kan det forventes, at der kan søges EU-midler til at fremme/forbedre indsatsen for f.eks. centrale cykelparkeringspladser.

Planen indeholder forslag til handlingsplan for indretning af cykelparkering ved strategisk vigtige kollektive transportknudepunkter, hvor kommunerne bidrager med viden.

Link til den strategiske cykelplan for Greater Copenhagen:

<https://supercykelstier.dk/wp-content/uploads/2021/09/Strategisk-Cykelplan-for-Greater-Copenhagen-DK.pdf>

E)

Teknik- og Miljøudvalget besluttede på mødet den 15. april 2021, at den prioriterede liste for vejprojekter i 2021 godkendes, og at projekterne udføres i henhold til sagsfremstillingen. Projekterne udføres inden for budgetrammen. Der vil ikke være ubrugte midler på Trafiksikkerhedskontoen i 2021.

F)

Kommunalbestyrelsen besluttede på mødet den 26. oktober 2021, at der meddeles tilladelse til etablering af indkørselsforbud hhv. kl. 6.30-8.30 og 14.00-16.00 på Gambiavej ved krydset til Oliefabriksvej, samt Aladdinvej ved krydset til Oliefabriksvej.

Efterfølgende er ansøgningen blevet afvist af politiet, og det betyder, at projektet ikke kan gennemføres alligevel.

G)

Det var planlagt, at Forvaltningen skulle etablere trafiksanering på Amager Strandvej her i 2021, og hvis der indkom billige priser ved udbud af slidlag, pudebump og krydsningsheller, kunne forvaltningen også have trafiksaneret Kastrupvej. Dog har en nærmere analyse af mulige løsninger ift. tilstanden og istandsættelsen af Amager Strandvej vist, at bærelaget er utilstrækkeligt, så der ikke kan etableres holdbart slidlag på strækningen af Amager Strandvej. Vejkassen skal dimensioneres på ny, dvs. at trafiksaneringsarbejdet på Amager Strandvej vil være spild af, penge når vejen skal graves op. Forvaltningen vil i 2022 forelægge en sag for udvalget ift. istandsættelsen af Amager Strandvej. Forvaltningen vil indstille til Økonomiudvalget, at en del af mindreforbruget (ca. 200.000 kr.) på slidlagskontoen vil blive brugt til uforudsete udgifter i forbindelse med opsætning af de nye buslæskærme.

### **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at meddelelserne tages til efterretning.

### **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.

### **Bilag**

C) Notat om proces for behandling af ansøgninger om opklassificering af Nøragersmindevej

F) Politiets afslag Skelgårdsskolen

## Punkt 3: Intern flytning af jordhøje på koncertareal

09.08.26-G01-21-496193

### Resume

Firmaet Smash!Bang!Pow! har søgt om tilladelse til grave- og anlægsarbejde på Øresundsparken. Området skal i sommeren 2022 anvendes til fire koncerter med sangeren Ed Sheeran. Der skal i den forbindelse flyttes 12 jordhøje, som er opbygget af uforurenet jord.

### Uddybende bemærkninger

På området ligger 12 jordhøje, som skal flyttes for at give plads til sceneopbygning til koncerterne. Jorden i højene blev i 2011-2012 opbygget af uforurenet jord efter tilladelse.

De eksisterende jordhøje flyttes til en ny placering på området, og anvendes til opbygning af 4 nye jordhøje.

Området er kortlagt som forurenet på vidensniveau 2, og derfor skal der gives en tilladelse efter Jordforureningslovens § 8, stk. 2. Udkastet til tilladelse er sendt i høring hos Region Hovedstaden den 18. november 2021, og kommentarer forventes snarest og senest den 16. december. Regionen har tidligere udtalt, at de forventer en tilladelse af begrænset omfang, og det vurderes, at regionens kommentarer vil være begrænsede.

Grundet sagens hastende karakter for koncertarrangøren anbefaler forvaltningen, at forvaltningen meddeler tilladelsen med evt. vilkår og med indarbejdelse af regionens kommentarer.

### Høring

Tilladelsen er i høring hos Region Hovedstaden.

### Lovgrundlag

[Jordforureningsloven](#), § 8, stk. 2.

### Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at tilladelsen godkendes, og at eventuelle kommentarer fra Region Hovedstaden indarbejdes.
2. at Teknik- og Miljøudvalget orienteres om den endelige afgørelse under meddelsespunktet på et efterfølgende møde

/BGR

### Beslutning

1. Indstillingen tiltrådt.
2. Indstillingen tiltrådt.

### Bilag

Ansøgning

Flytning af jord 2021-22.pdf

§ 8-tilladelse 2011

## **Punkt 4: Ansøgning om tilladelse til skilte på den private fællesvej Brenderupvej**

05.02.03-G01-93-20

### **Resume**

Teknisk Forvaltning har modtaget en ansøgning fra GF. Klokkervang, som ønsker at opsætte 4 stk. C22,1 tavler (mortorkøretøjer forbudt) med undertavler, "ærindekørsel tilladt" på Brenderupvej, som er en privat fællesvej. Der ønskes opsat 2 stk. ved krydset Brenderupvej/Oliefabriksvej og 2 stk. ved krydset Brenderupvej/Mejlskovvej.

Teknisk Forvaltning indstiller, at der meddeles tilladelse til opsætning af 4 stk. C22, 1 tavler, inkl. undertavler.

### **Uddybende bemærkninger**

Baggrunden for opsætning af skiltene er, at GF. Klokkervang vurderer, at der er sket en voldsom stigning i trafikmængden på Brenderupvej og Mejlskovvej efter etablering af ensretning på Ole Klokkersvej i 2011 samt etablering af de nye vejbumpe på Oliefabriksvej ved Ole Klokkersvej. Dette medfører, at bilister vælger at køre ad Brenderupvej for at undgå disse vejbumpe. Teknik- og Miljøudvalget har ifm. med vejbesigtigelsen i 2020 også haft en dialog med grundejerforeningen omkring problemet, hvor grundejerforeningen gav udtryk for, at problemet havde stået på i flere år.

Teknisk Forvaltning har ingen indvendinger imod det ansøgte.

### **Høring**

Politiets samtykke er indhentet.

### **Lovgrundlag**

Privatvejslovens § 57

### **Økonomi**

Tårnby Kommune har ingen udgifter forbundet med opsætning af skiltene. Tårnby Kommune vil have en driftsudgift ifm. vedligeholdelse af skiltene.

### **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at der meddeles tilladelse til opsætning af 4 stk. C22, 1 tavler, inkl. undertavler, som ansøgt.

/BGR

### **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.

### **Bilag**

Ansøgning vejskilte 2021.pdf

Tegning 1:1000

Tegning 1:250

Generalforsamlingsbeslutning om opsætning af skilte

## Punkt 5: Kirstinehøj III - Etablering af ny vej

05.00.00-G01-21-426094

### Resume

I forbindelse med at fastlægge grundlaget for den kommende lokalplan for Kirstinehøj III er det en forudsætning, at der skal etableres en ny vejforbindelse mellem Englandsvej og Tømmerupvej via Kirstinehøj I og II og som udgangspunkt, at Tømmerupvej øst for Englandsvej lukkes for gennemkørende biltrafik. Teknisk Forvaltning har bedt rådgiveren Sweco om at udarbejde en trafikanalyse, der kan pege på den optimale trafikløsning, så trafikken kan afvikles på bedste vis til og fra Kirstinehøj III og ad Tømmerupvej udenom Tømmerup Landsby.

### Uddybende bemærkninger

Sweco har undersøgt 4 løsningsforslag, som kan afvikle trafikken til og fra Kirstinehøj III via kryds Englandsvej/Kirstinehøj. Alle forslag er beskrevet i trafikanalysen, jf. bilag. Et af løsningsforslagene omfatter en analyse af situationen, hvor Tømmerupvej lukkes ud mod Englandsvej. Dette løsningsforslag kaldes 2B.

Med løsningsforslag 2B kan der opnås et serviceniveau D i krydset Englandsvej/Ugandavej som minimum. Det betyder, at mindst et ben i det firbenede kryds vil opleve en betydelig kødannelse og forsinkelse på 39- 60 sekunder, og i dette tilfælde vil det ramme trafikken fra Ugandavej. De øvrige ben i krydset vil have et serviceniveau på B og C svarende til maks. 20 og 35 sekunders forsinkelse under forudsætning af, at der foretages markante anlægsmæssige ændringer i området som anført i nedenstående liste:

1. Adgangsvej til/fra Kirstinehøj II udvides yderligere, i forhold til løsningsforslag 2, med 2 venstresvingsspor. Nuværende udformning har separat højresvingbane og kombineret ligeud og venstresvingbane. I forbindelse med denne løsning kan anlægget ikke holdes inden for vejens eksisterende grænser. Vejen skal udvides med min. 6,5 meter mod nord ind på nabomatriklen. Den eksisterende Lokalplan 94 kræver en rabat på 5 m mellem vejen og matriklen. Dvs. at løsningen kræver en dispensation fra lokalplanen.
2. Englandsvej sydgående, nord for krydset, udvides til 2 spor. Dette tiltag er nødvendigt for at forhindre venstresvingende i at blokere vejen for ligeudkørende og højresvingende trafik.
3. Englandsvej sydgående, syd for krydset udvides til 2 spor på en strækning af 150-200 meter for at give plads til den flyttede trafik fra Tømmerupvej, efter lukningen.
4. Der anlægges en lomme til de venstresvingende på ca. 20 meter i østgående retning på Kirstinehøj, ved den første nordgående sidevej. Denne lomme er nødvendig, da de venstresvingende ellers vil blokere for den gennemkørende trafik.
5. Udvidelse af den eksisterende vej fra Kirstinehøj I mod Tømmerupvej med ekstra bane (det kræver nedrivning af huset på hjørnet af Kirstinehøj/Tømmerupvej).
6. Tømmerupvej vestgående, øst for det nye kryds, udvides med 2 ekstra venstre- og højresvingbaner.
7. Tømmerupvej østgående, vest for det nye kryds udvides med en ekstra højresvingbane.
8. Den ny adgangsvej mod Kirstinehøj III kræver nedrivning af eksisterende bygning.
9. Signalanlægget i det nye firbenede kryds ved Kirstinehøj III tilpasses, så det tilgodeser de to store trafikstrømme, som opstår ved lukning af Tømmerupvej.

Generelt for alle scenarier i analyserne gælder det, at signalprogrammet i det nye kryds ved Kirstinehøj III er ændret, således at det tilgodeser de to store trafikstrømme, som opstår på grund af lukning af Tømmerupvej.

Teknisk Forvaltning anbefaler, at der arbejdes videre med løsningsforslag 2B, og at løsningsforslag 2B anvendes som grundlag for færdiggørelse af Lokalplan for Kirstinehøj III givet, at Tømmerupvej skal lukkes.

### Høring

Forslaget skal sendes i høring hos de tilstødende grundejere og politiet.

## Økonomi

Det totale beløb for anlæg af scenarie 2B skønnes til ca. 24.2 mio. eksklusiv ekspropriation af ca. 600 m<sup>2</sup> på nordside af Kirstinehøj ind mod Kirstinehøj II.

Udgiften omfatter en skønsmæssig angivelse af anlægsomkostningerne på 20,3 mio. kr. fordelt således:

A: 6.850.000 kr. Englandsvej sydgående, nord for krydset, udvides til 2 spor.

B: 1.600.000 kr. Englandsvej sydgående, syd for krydset udvides til 2 spor på en strækning af 150-200 meter

C: 1.700.000 kr. Der anlægges en lomme til de venstresvingende på ca. 20 meter i østgående retning på Kirstinehøj

D: 7.600.000 kr. Ny vejforbindelse mellem Kirstinehøj I og II

E: 700.000 kr. Udvidelse af den eksisterende vej fra Kirstinehøj I mod Tømmerupvej med ekstra bane

F: 1.200.000 kr. Ombygning af kryds Tømmerupvej - Kirstinehøj samt udvidelse af Tømmerupvej

Dertil kommer udgifter til ekspropriation, belysning, detailprojektering, udbudsproces og forundersøgelseromkostninger.

Forundersøgelser er anslået til 2 % af anlægsomkostningerne svarende til kr. 406.000.

Detailprojektering og udbudsproces er anslået til 12 % af anlægsomkostningerne svarende til kr. 2.436.000.

Belysning skønnes til kr. 1 mio.

Omkostninger til etablering af de nødvendige vejanlæg stiger meget mere i forhold til løsningsforslag 2 (omkostninger D og E), fordi der er mange flere tiltag, som skal udføres for at opnå et acceptabelt serviceniveau. I forslag 2 er Tømmerupvej åben for gennemgående trafik, hvorfor det kun er nødvendigt med få ændringer i vejgeometrien.

Der er i anlægsbudgettet for 2022 afsat 14 mio. kr. og i 2023 afsat 4 mio. kr.

## Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at det fremlagte løsningsforslag 2B som udgangspunkt anvendes som grundlag for færdiggørelse af Lokalplan for Kirstinehøj III
2. at udvalget overfor Økonomiudvalget understreger, at det afsatte budget ikke kan rumme de foreslåede ændringer under forslag 2B

/BGR

## Beslutning

1. Indstillingen tiltrådt.

(O) og (C) stemmer imod indstillingen, idet (O) og (C) er uenige i, at Tømmerupvej skal lukkes for al trafik gennem Tømmerup Landsby.

2. Indstillingen tiltrådt.

Sagen sendes frem til orientering for Økonomiudvalget

## **Bilag**

Kirstinehøj III\_Trafikanalyse\_18112021\_revision2.pdf

Kirstinehøj 3 - Anlægsoverslag på løsningsforslag 2B 18.11.21.pdf

Kirstinehøj 3 - kort og beskrivelse 18.11.21.pdf

## **Punkt 6: Cafe Kystens Perle henvisningsskilt**

05.13.00-G01-21-494930

### **Resume**

Cafe Kystens Perle ønsker at opsætte et henvisningsskilt på hjørnet af Amager Strandvej og på hjørnet ved svinget til Kajakvej. Efter at området ned til Kastrup Gammel Havn blev udviklet, og det blev besluttet at lukke adgangsvejen Alleén mod Bryggergården, oplever Cafe Kystens Perle store problemer med, at gæsterne ikke kan finde ned til cafeen.

### **Uddybende bemærkninger**

Teknisk Forvaltning har modtaget en ansøgning fra Cafe Kystens Perle om opsætning af 2 M43 henvisningsskilte (Restaurant), et på hjørnet af Amager Strandvej/Jacob Fortlingsvej og endnu et på hjørnet af Kajakvej/Jacob Fortlingsvej.

Teknisk Forvaltning vurderer, at opsætning af M43 skilte vil forbedre trafikafvikling til og fra Cafe Kystens Perle og cafeen i Den Blå Planet. Derfor anbefaler Teknisk Forvaltning at give tilladelse til opsætning af et M43 skilt på hjørnet af Amager Strandvej/Jacob Fortlingsvej og et på hjørnet af Kajakvej/Jacob Fortlingsvej.

Cafe Kystens Perle ønsker et ekstra skilt for enden af Jacob Fortlingsvej. Arealet tilhører Skanska, og derfor kan Tårnby Kommune ikke give tilladelse til opsætning af skilt, da det er på privatejet areal.

### **Lovgrundlag**

Lov om offentlige veje § 86.

Det kræver vejmyndighedens tilladelse at anbringe faste genstande, skilte el.lign.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 342, stk. 4.

Servicevejvisning til kommercielle servicemål er attraktioner, seværdigheder, serviceanlæg, overnatningsmål, offentlige og private virksomheder og lignende.

Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 394.

Servicetavle M 43 Restaurant må kun anvendes i forbindelse med restauranter, hvor der dagligt er indendørs servering af mindst 2 hovedmåltider.

### **Økonomi**

Alle omkostninger i forbindelse med bestilling og opsætning af skilte afholdes af ansøger.

### **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at der gives tilladelse til opsætning af 1 M43 skilt på hjørnet af Amager Strandvej/Jacob Fortlingsvej samt et på hjørnet af Kajakvej/Jacob Fortlingsvej.

/BGR

### **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.

### **Bilag**

Ansøgningen om henvisningsskilte til Cafe Kystens Perle

Skilte placering - kort

# Punkt 7: Tømmefrekvenser for de nye affaldsordninger i 2022

07.00.01-P00-20-49522

## Resume

I forlængelse af Kommunalbestyrelsens beslutning i september 2021 om indsamling af nye affaldsordninger i overensstemmelse med Scenarie 2 fra ultimo 2022, indstilles der mulighed for at ændre tømmefrekvensen for Rest- og madaffald fra hver uge, som vedtaget i Kommunalbestyrelsen, jf. scenarie 2 til hver 14. dag.

Den nye ordning skal være implementeret inden udgangen af 2022 (jf. den dispensation for udsættelse, som Tårnby Kommune har fået fra Miljøstyrelsen). Fastlæggelse af tømmefrekvenser kræver politisk beslutning nu for at kunne sikre indkøb af det nødvendige udstyr til den ordning, der vælges.

## Uddybende bemærkninger

Vedlagte notat beskriver forskellige erfaringer og muligheder for tømmefrekvenser af Rest- og madaffald ved haveboliger. Etageboliger, kolonihaver og institutioner har fællesløsninger og vil fortsætte med uge tømning af Rest- og madaffald som i dag. Der vurderes ikke at være de store besparelser eller effektiviseringsmuligheder ved at ændre på tømmefrekvens for etageboliger, kolonihaver og kommunale institutioner. Derfor behandler notatet kun indsamling af Rest- og madaffald ved haveboliger. Hvis en grundejerforening vælger at gå sammen om en fælles løsning ([fælles affaldsløsning for grundejerforeninger](#)), vil tømmefrekvenser for fællesløsninger være gældende.

De tørre genanvendelige fraktioner - Plast/mad og drikkevarekartoner, Papir, Metal og Pap vil blive indsamlet som vedtaget i Kommunalbestyrelsen i september 2021, jf. Scenarie 2. Plast/mad- og drikkevarekartoner indsamles i en et-kammer beholder hver 4. uge, Metal og Papir indsamles i en to-kammer beholder hver 6. uge, mens Pap indsamles i en et-kammer beholder hver 4. uge.

På baggrund af andre kommuners erfaringer, præsenteres 3 oplæg for tømmefrekvenser for Rest- og madaffald. Affaldet vil blive indsamlet i en to-delt 240 l beholder.

Valg 1: Indsamling hver 2. uge

Valg 2: Indsamling hver uge (som i dag)

Valg 3: Indsamling hver 2. uge, med uge tømning i sommermånederne (juni-august)

I notatet beskrives fordele og ulemper ved de forskellige valgmodeller og erfaringer med tømning hver 2. uge fra andre kommuner.

Af notatet fremgår, at tømning hver 2. uge er en mulighed, der kan give en besparelse samt udnytte beholderkapaciteten bedre, med udgangspunkt i de nuværende erfaringer med indsamling af Restaffald, der i dag indeholder madaffald. Det er også en løsning, der kan give gener, især i sommerperioden, hvis der ikke tages supplerende initiativer.

Valg 1 giver besparelser på indsamlingsudgifterne, og dermed på affaldsgebyret, samt udnytter beholderkapaciteten bedre. Valget kan for nogle borgere anses for en serviceforringelse og kan, især i sommerperioden, give udfordringer med lugtgener og maddiker.

Valg 2 giver et højt serviceniveau, men er en dyr løsning, som vil afspejle sig i dyrere affaldsgebyrer.

Valg 3 anbefales ikke, da besparelserne ikke vil være de store til sammenligning med ugetømning hele året, og der vil fortsat skulle indkøbes en ny skraldebil for at kunne administrere løsningen.

Teknisk Forvaltning anbefaler, at udvalget beslutter enten Valg 1 eller Valg 2. Forvaltningen kan i denne sag ikke komme med en klar anbefaling, da den nødvendige beslutning ikke kan begrundes med objektive kriterier baseret på lovhjemmel.

## Økonomi

I dag indsamles der affald fra 3 obligatoriske beholdere ved hver husstand (havehus), med den nye ordning vil der være 4 obligatoriske beholdere. Der skal derfor tømmes 1 beholder mere ved hver husstand med den nye ordning, hvilket vil øge indsamlingsudgifterne og påvirke affaldsgebyret. ARC meddeler, at hvis Rest- og madaffald skal indsamles hver uge, vil der være behov for at indkøbe en skraldebil mere for at få logistikken til at gå op, det vil ligeledes have en påvirkning på affaldsgebyret.

Den årlige indsamlingsudgift for ugetømning af Rest- og madaffaldsordning vil, med den nye ordning, ligge på 11,7 mio, til sammenligning med i dag, hvor vi betaler ca. 9 mio. om året for indsamling af restaffald hver uge. Grunden til at uge tømningerne vil stige for den nye ordning for Rest- og madaffald er, at det er en 2 kammer-beholder, der skal tømmes, hvilket har en højere tømmepris. Hvis tømmefrekvensen bliver reduceret til hver 14 dag, vil den årlige indsamlingsudgift for Rest- og madaffald ligge på 5,6 mio. til sammenligning med de 11,7 mio/år for uge tømninger. For den enkelte husstand (havehus) vil en 14 dages tømning betyde en besparelse på ca. 600 kr./år til sammenligning med ugetømning. Derudover vil der også ligge en besparelse i, at der ikke vil være behov for at indkøbe en skraldebil mere ved en 14 dagstømning, da den bilpakke som ARC har til Tårnby Kommune i så fald vil være tiltrækkelig til at håndtere alle de nye fraktioner i 2022.

Hvis det besluttes, at Rest- og madaffald skal indsamles hver uge, og at der derfor skal indkøbes en skraldebil mere, vil Teknisk Forvaltning undersøge muligheden for at indkøbe en ny skraldebil, der kører på el. Det skal her bemærkes, at beregningerne ovenfor er lavet på baggrund af, at den nye skraldebil kører på diesel. Da indkøb af en skraldebil på el forventes at være dyrere end en skraldebil på diesel, kan indsamlingsudgifterne derfor stige. Der skal derudover også kortlægges forhold som opsætning af ladestandere og logistik. Resultatet af denne undersøgelse vil blive fremlagt for udvalget på et senere tidspunkt.

## Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,

1. at valg 1 vedtages - eller
2. at valg 2 vedtages.

/BGR

## Beslutning

1. Indstillingen ikke tiltrådt.
2. Indstillingen tiltrådt.

## Bilag

Indstilling om tømmefrekvens for Rest- og Madaffald ved havehuse

Dagsordenspunkt Revidering af beslutning om nye affaldsløsninger på baggrund af vedtagelse af anden affaldsløsning i Dragør Kommune behandlet på mødet 28. september 2021 kl. 1830 (Kommunalbesty.docx

Oversigt over tømmefrekvenser i andre kommuner for Madaffald

Scenarie 2

## **Punkt 8: Orientering om miljøtilsyn 2021 og miljøtilsynsplan for 2022 - 2025**

00.07.00-P07-21-494571

### **Resume**

Tårnby Kommune forventer inden årets udgang at have gennemført ca. 54 ud af de i alt 66 miljøtilsyn, der er fastlagt af Miljøstyrelsens regler og fastlagte procedurer for lovpligtige miljøtilsyn i 2021.

Miljøtilsynsbekendtgørelsen stiller krav om, at kommunens plan for miljøarbejdet skal offentliggøres i en 4-årig tilsynsplan. Derfor skal Tårnby Kommunes gældende miljøtilsynsplan revideres. Udkast til miljøtilsynsplan 2022-2025 forelægges til orientering og sendes herefter i 4 ugers høring.

### **Uddybende bemærkninger**

Der er for 2021 planlagt 14 tilsyn i Dragør Kommune og 52 tilsyn i Tårnby Kommune, i alt 66 tilsyn.

I erkendelse af, at miljøteamet ikke kan nå helt i mål med alle tilsyn i 2021 er der ud fra en risikobetragtning lavet en prioritering af de tilsyn, der bliver gennemført. Forvaltningen har desuden fravalgt at udføre kampagnetilsyn i 2021 i overensstemmelse med Miljøstyrelsens dispensation af den 28. februar 2021 i forhold til krav i Miljøtilsynsbekendtgørelsen.

### **Prioritering af tilsyn der gennemføres i 2021**

Lufthavnens virksomheder og øvrige virksomheder med miljøgodkendelse er prioriterede til gennemførelse af tilsyn i 2021.

For at sikre overholdelse af den forpligtende aftale med Dragør Kommune, er det derudover prioriteret at lave alle tilsyn i Dragør Kommune

De resterende virksomheder er vurderet ud fra medarbejdernes kendskab til de enkelte virksomheder og deres opmærksomhed på miljøet. På baggrund heraf er der omkring 12 virksomheder, som vi ikke når tilsyn på i 2021. Disse tilsyn bliver ikke overført til næste år, men vil indgå i kommunens samlede virksomhedspulje for 2022, og dermed indgå i grundlaget for tilsynsplanlægningen i 2022.

### **Årsager til manglende tilsyn**

Miljøafdelingens virksomhedsteam har i det forløbne år haft meget omfangsrige opgaver, som f.eks. ajourføring af sikkerhedsdokumentet for Københavns Lufthavns Brændstoflager, som kun revideres hvert 5 år, og antallet af sager på bygningsaffaldsområdet har været stigende. Der har derfor været behov for at prioritere i opgaveportefølgen og søge at reducere indsatsen på områder, hvor den miljømæssige betydning vurderes at være begrænset.

#### **Miljøtilsynsplan**

Miljøtilsynsbekendtgørelsen stiller krav om, at kommunens plan for miljøarbejdet skal offentliggøres i en 4-årig tilsynsplan. Den gældende miljøtilsynsplan 2018-2021 skal således opdateres. Udkast til miljøtilsynsplan 2022-2025 fremgår af bilag.

Miljøtilsynsplanen skal blandt andet indeholde en beskrivelse af kommunens tilsynsindsats, en vurdering af væsentlige miljøproblemer samt en liste over særligt store og forurenende virksomheder (IE-virksomheder). Miljøtilsynsplanen er således en overordnet plan for kommunens tilsynsarbejde på miljøområdet, og giver borgere, virksomheder og andre interesserede et indblik i kommunens prioriteringer og tilsynsindsats. Miljøtilsynsplanen skal, inden den offentliggøres, i høring i 4 uger, hvor enhver har ret til at komme med bemærkninger.

### **Lovgrundlag**

[Miljøtilsynsbekendtgørelsen](#) § 3, stk. 4 stiller krav om opdatering af kommunens miljøtilsynsplan mindst hvert 4. år.

Der er ikke krav om, at miljøtilsynsplanen skal godkendes politisk, da det i miljøtilsynsbekendtgørelsen står, at det er miljømyndigheden, der udarbejder planen. Delegationsplanen angiver ikke, at miljøtilsynsplanen skal på udvalg, og den tidligere miljøtilsynsplan er også blot forelagt til orientering.

### **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at orienteringen om status på tilsyn for 2021 tages til efterretning
2. at orienteringen om opdatering af miljøtilsynsplan 2022-2025 tages til efterretning.

/BGR

### **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.
2. Indstillingen tiltrådt.

### **Bilag**

Tårnby Kommunes Miljøtilsynsplan 2022 til 2025

## **Punkt 9: Lukket: Forebyggelse og bekæmpelse af rotter**

09.13.01-P20-20-422945

# Punkt 10: Rottehandlingsplan 2022-2024

09.13.01-G01-21-493684

## Resume

I henhold til rottebekendtgørelsens § 5 skal kommunen udarbejde en rottehandlingsplan til forebyggelse og bekæmpelse af rotter. Handlingsplanen skal revideres hvert 3. år og offentliggøres på kommunens hjemmeside.

Denne handlingsplan afløser kommunens nuværende rottehandlingsplan 2018-2022 og indeholder, i overensstemmelse med bekendtgørelsen, en status for kommunens rottebekæmpelse, de overordnede mål for forebyggelse og bekæmpelse af rotter, kommunens succeskriterier for rottebekæmpelsen, en egentlig handlingsplan for opfyldelse af målene samt oplysninger om områdets ressourcer.

## Uddybende bemærkninger

Rottebekæmpelsen er en kommunal opgave og er i Tårnby Kommune finansieret via kommunernes skatteindtægter.

De afsatte midler dækker primært den praktiske udførelse af rottebekæmpelsen, som i Tårnby Kommune er udliciteret til det private bekæmpelsesfirma Rentokil indtil 29. april 2022.

Operatøren af rottebekæmpelsen udfører den praktiske rottebekæmpelse med autoriserede medarbejdere, som besidder den fornødne viden og ekspertise. Rottebekæmpelse omfatter udkald til borgere og lovpligtige tilsyn på ejendomme i landzone. Tilsyn omfatter bekæmpelse af rotter, vejledning af grundejere og kloakentreprenører. Desuden udfører operatøren undersøgelse af rotteskader ved f.eks. at foretage røgprøver ved mistanke om kloakbrud.

Den daglige administration, kontrol og håndhævelse inden for området varetages af kommunens eget administrative personale. Tårnby Kommune har afsat et halvt internt årsværk til myndighedsbehandling og administrative opgaver. Opgaverne omfatter håndhævelse i sager, hvor der er behov for indgriben samt sikring af, at bekæmpelsen sker i overensstemmelse med lovgivningen, Miljø- og Fødevarerstyrelsens retningslinjer og de kontraktmæssige krav, der er fastsat i gældende bekæmpelsesaftale.

Tårnby Kommune registrerer alle anmeldelser elektronisk, som indgives via Kommunens hjemmeside. Anmeldelserne går direkte til rottebekæmperen og Kommunens sagsbehandler. Når en sag er afsluttet, registreres den af Naturstyrelsen, og desuden indgives årligt en samlet afrapportering til Naturstyrelsen. Rottebekæmpelsen i Tårnby Kommune er finansieret af skatteindtægter og dækker udgifter til det private bekæmpelsesfirma samt de tilknyttede administrative opgaver.

Borgere og virksomheder skal således ikke betale ekstra, hvis der en dag er brug for hjælp til bekæmpelse af rotter på sin ejendom.

Borgere i Tårnby Kommune, der har konstateret rotter, kan forvente, at:

- der senest 4 dage efter en anmeldelse af rotter foretages tilsynsbesøg af en rottebekæmper
- der ved anmeldelse af rotter indendørs i beboelser, på institutioner og på fødevarer virksomheder foretages tilsynsbesøg af en bekæmper samme dag, og også weekender og helligdage
- rottebekæmperen finder årsagen til rotteforekomsten og dermed kan rådgive borgeren om fremtidige forebyggende tiltag
- den enkelte borger hele tiden er informeret om bekæmpelsesforløbet, da dette erfaringsmæssigt er med til at give tryghed
- den enkelte borger føler sig godt informeret om egne muligheder for at forebygge mod rotter

- rottebekæmpelse med gift foretages under hensynstagen til miljøet og lovgivningen

Med dette serviceniveau ligger vi på niveau med det nuværende serviceniveau i kommunen, men højere end det serviceniveau, der er fastlagt i bekendtgørelsen, som kræver tilsynsbesøg senest 8 dage efter en anmeldelse af forekomst af rotter. Ved anmeldelse af forekomst af rotter indendørs i beboelser, på institutioner og på fødevarer virksomheder er Tårnby Kommune på samme serviceniveau som i bekendtgørelsen.

Til Rottehandlingsplanen er der i forhold til tidligere tilføjet et punkt om fokus på øget digital anmeldelse på kommunens hjemmeside, og et punkt om øget indsats overfor grundejere med hensyn til henstilling og udstedelse af påbud om rottesikring af ejendomme og bygninger.

## **Høring**

Handlingsplanen skal ikke sendes i offentlig høring. Den skal offentliggøres på kommunens hjemmeside. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter bekendtgørelsen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

## **Lovgrundlag**

[Rottebekendtgørelsen](#)

## **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget,**

1. at Rottehandlingsplan 2022-2024 godkendes.

/BGR

## **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.

## **Bilag**

Rottehandlingsplan, Tårnby, 2022-2024

# Punkt 11: Revidering af grundlaget for administration af parkeringszoner

05.09.00-I02-1-20

## Resume

Økonomiudvalget vedtog på sit møde den 8. september 2021 at sende udformning af udvidede parkeringszoner samt ændringer i parkeringslicenser i høring. Ændringerne omfatter udvidelse af Kastrupzonen, to nye parkeringszoner, henholdsvis Vestamager og Tårnby Station, samt ændrede licensvilkår i de nævnte zoner og Finderupvej/Nybøl Alle zonen.

På baggrund af høringen er der rejst spørgsmål til blandt andet lovgrundlaget for licenser på private fællesvej. Forvaltningen har derfor været i dialog med blandt andet Vejdirektoratet og juridiske parkeringsekspertter, dog uden at få endegyldig afklaring af området. Forvaltningen ser behov for at genbesøge og revidere grundlaget for administration af parkeringszonerne, herunder rette et særligt fokus på praksis for licenser på private fællesveje.

## Uddybende bemærkninger

Økonomiudvalget vedtog på sit møde den 8. september 2021 at sende udformning af udvidede parkeringszoner samt ændringer i parkeringslicenser i høring. Dette skete på baggrund af tidligere møde i Teknik- og Miljøudvalget den 23. april 2020. Kopi af beslutning er vedhæftet som bilag 1. Høringsperioden var fra den 15. september til den 15. oktober 2021.

Der er i høringsperioden blandt andet rejst spørgsmål til lovhjemmel for opkrævning af betaling for licenser på private fællesveje. Dette er særligt relevant, da Tårnby Kommune er kendetegnet ved at have en høj grad af private fællesveje. I den eksisterende p-zone Kastrup og den planlagte nye p-zone ved Tårnby Station er ca. halvdelen til op imod 2/3 af vejene private fællesveje, mens den planlagte nye zone ved Vestamager stort set udelukkende består af private fællesveje.

Forvaltningen har derfor været i dialog med Vejdirektoratet og med Parkeringsforeningen (et netværk der understøtter kommuner med parkeringsadministration), samt gennemgået myndighedsudtalelser på området. Endvidere har forvaltningen påbegyndt at se nærmere på fremgangsmåder i andre kommuner, samt indhentet indledende juridisk ekspertviden. Dog uden at få endegyldig afklaring af området. Forvaltningen vurderer, at der er behov for at nytænke og revidere Tårnby Kommunes grundlag for administration af parkeringszonerne, herunder rette et særligt fokus på parkeringslicenser på de private fællesveje.

Kommunen er vejmyndighed for både offentlige veje og private fællesveje, men ikke private vejarealer (som f.eks veje inde i boligselskabernes områder). Der er stor forskel på kommunens mulighed for regulering af de private fællesveje og de offentlige veje (kommunevejene). Som udgangspunkt kan kommunen kun træffe offentligretlige afgørelser på de private fællesveje.

Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet i henhold til Færdselsloven (FL) træffe bestemmelser om, hvorledes en offentlig vej kan udnyttes og indrettes for at tilgodese færdselsmæssige hensyn. Tilsvarende bestemmelse kan med henvisning til Privatvejsloven anvendes på de private fællesveje i byer og bymæssige områder vedrørende parkering og standsning.

Lovgivningen på området er kompleks, når det handler om at opkræve betaling for parkering/licensordninger:

- Der findes en hjemmel i vejlovens § 90, stk. 2, hvorefter vejmyndigheden med politiets samtykke kan bestemme, at der på offentlig vej kan etableres en begrænsning i adgangen til at parkere motorkøretøjer ved at opkræve en betaling for den pågældende parkering.
- Lov om private fællesveje indeholder ikke en bestemmelse, der svarer til vejlovens § 90 stk. 2. Vejmyndigheden har derfor som udgangspunkt ikke hjemmel til at træffe tilsvarende bestemmelser om betaling for parkering på en privat fællesvej.
- Et system, der indfører betaling (til vejmyndigheden) for parkering på private fællesveje, vil grundlæggende repræsentere en krænkelse af den privatretlige ejendomsret. Der er ikke hjemmel for vejmyndigheden til i noget omfang at fastsætte regler om betaling ved råden gennem parkering på privat fællesvej.
- Myndighedsudtalelser fra Indenrigs- og Sundhedsministeriet om parkering på private fællesveje er vedlagt som bilag 2. Heri beskrives et ulovbestemt grundlag for, at vejmyndigheden kan opkræve gebyr for parkering/særlig råden over vejareal. Det skal være begrundet i vejmyndighedens offentligretlige regulering af det private vejareal, der følger i saglige og almene hensyn. Det kunne eksempelvis være undgåelse af ophobning af biler.
- Et springende punkt for vurderingen af Tårnby Kommunes praksis er, om førnævnte ulovbestemte grundlag giver mulighed for opkrævning af et omkostningsbestemt gebyr for administration af en licensordning, der har til formål at fritage indehaverne af licenser på private fællesveje fra generelt gældende restriktioner. Vejdirektoratet udtaler til Tårnby Kommune, se bilag 3, at det forventeligt vil være op til Tilsynet at afgøre, hvorvidt sådan en ordning vil være lovlig.

Der er indhentet juridisk ekspertviden, som i vedlagte notat (bilag 4) beskriver problemstillinger vedrørende Tårnby Kommunes administration af parkeringszoner. Notatets overordnede konklusion er, at den nuværende betalingsstruktur næppe er forenelig med den gældende lovgivning om private fællesveje. Dette notat vurderer forvaltningen som tungtvejende i anbefalingen om at revidere grundlaget for administration af parkeringszoner.

Forvaltningens dialog med Vejdirektoratet understøtter behovet for en revidering af administrationsgrundlaget. Vejdirektoratets udtalelse betoner blandt andet, at tidsbegrænsninger skal begrundes i at sikre et flow, så der er tilgængelig parkeringskapacitet.

Forvaltningen foreslår, at der udarbejdes et revideret beslutningsgrundlag for administration af parkeringszoner i Tårnby Kommune, herunder revideret praksis for parkeringslicenser, til politisk beslutning forelagt i marts 2022. Ny høring foreslås, når nyt forslag er udarbejdet og politisk godkendt. Tidsplan vedlagt som bilag 5.

Der arbejdes på særskilt kommunikation til de 166 borgere, der har indsendt høringssvar. Parallelt hermed udarbejdes endvidere en nyhed til hjemmesiden efter Økonomiudvalgets behandling.

## **Lovgrundlag**

Vejloven

Privatvejloven

Færdselsloven

## **Økonomi**

Der er behov for indkøb af yderligere juridisk ekspertviden på parkeringsområdet. Der ansøges om en tillægsbevilling på 150.000 kr.

## **Teknisk Forvaltning indstiller til Teknik- og Miljøudvalget, at udvalget overfor Økonomiudvalget anbefaler,**

1. at godkende, at der udarbejdes et revideret beslutningsoplæg for administration af parkeringszoner og licenser, og
2. at godkende tillægsbevilling til budget 2022 på 150.000 kr. til Kommunalbestyrelsens Sekretariatets administrationskonto.

## **Beslutning**

1. Indstillingen tiltrådt.
2. Indstillingen tiltrådt.

Sagen sendes frem til Økonomiudvalget.

## **Bilag**

Dagsordenspunkt - Forslag om ændring og ajourføring af parkeringslicenser i p-zoner behandlet på mødet 8. september 2021

Indenrigs- og Sundhedsministeriet 2003 og 2013

Vejdirektoratets udtalelse til Tårnby Kommune

Notat om visse problemstilling vedr. parkeringsordning i Tårnby Kommune.pdf

Tidsplan for parkeringsændringer 2021-2022

## **Punkt 12: Eventuelt**

00.22.04-P35-21-426986

### **Beslutning**

Intet.

## **Punkt 13: Underskriftsark**

00.22.04-P35-21-426986

### **Beslutning**

Alle mødedeltagere har underskrevet beslutningsprotokollen.